Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10624

06. 05. 98

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Beratung der Großen Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Michael Müller (Düsseldorf), Wolfgang Behrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksachen 13/5869, 13/8627 –

Stauvermeidung und Umweltschonung durch Effizienzsteigerung im Straßenverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ein leistungsfähiges und effizientes Verkehrssystem ist ein wichtiger Standortfaktor. Seit Jahren betreibt die Bundesregierung jedoch primär eine einseitige, unkoordinierte und kostenträchtige Infrastruktur-Ausbaupolitik, ohne auf das Verhältnis zwischen Aufwand und volkswirtschaftlichem Nutzen zu achten. Der massive Ausbau des Straßennetzes und wachsende Geschwindigkeiten im Straßenverkehr haben zu einer Entwicklung geführt, in der die räumlichen Bezugspunkte für Wohnen, Arbeit, Erholung und Versorgung immer mehr auseinanderfallen. Der Energieverbrauch, der zeitliche Aufwand für die Abwicklung des Verkehrs, die Umweltschäden und die Kosten für den Erhalt der Infrastrukturen steigen immer weiter an. Dem gewaltigen Ausbau der Infrastrukturen stehen heute bestenfalls nur noch geringe Mobilitätsgewinne gegenüber. Die Verkehrspolitik der Vergangenheit hat sich immer nur der separaten Beschleunigung einzelner Teilstücke und der Leistungssteigerung der Antriebssysteme zugewandt, nicht aber die Optimierung des Gesamtsystems angestrebt.

Zahlreiche Akteure versuchen inzwischen – im Rahmen ihrer Möglichkeiten – dem Ziel eines effizienten Verkehrs näher zu kommen: Unternehmen und Speditionen entwickeln ökologische optimierte Logistikkonzepte, Kommunen Konzepte zur Stadt-Logistik. Fast überall gibt es private und betriebliche Initiativen zur Autoteilung und zur Bildung von Fahrgemeinschaften, Betriebe stellen Radverkehrskonzepte auf und fördern den öffentlichen Verkehr durch Ausbauhilfen und Jobtickets. In Belgien hat eine Kommune den Nulltarif bei den öffentlichen Verkehrsmitteln eingeführt und ver-

zichtet dafür auf Straßenbauten, weil dies wirtschaftlich effizienter ist. Trotz dieser umfangreichen Ansätze ruft der Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, nur dann nach Privaten, wenn sie zum Ausbau der Infrastruktur Kapital beisteuern. Den vielen Privaten, die intelligente Lösungen anstreben und hohe Effizienzgewinne im Verkehr erreichen, bleibt hingegen die Unterstützung bzw. die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen, weitgehend versagt.

Die Verbesserung der Effizienz ist auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Verkehrssystem ein wichtiger und entscheidender Schritt. Die Bundesregierung propagiert die Entwicklung von Verkehrsbeeinflussungs- und Lenkungsmaßnahmen als entscheidende Schritte auf diesem Weg und zeigt dabei erneut ihre Fixierung auf den Straßenverkehr. Sie übersieht, daß zur Erreichung des Zieles „Effizienz im Verkehrswesen" eine neue Zielsetzung der Verkehrspolitik notwendig ist, die u. a. folgende Aspekte beachten muß:

- Volkswirtschaftlich optimale Mittelverwendung bei der Planung von Infrastrukturen,
- Optimierung der Gesamtreisezeiten im öffentlichen Verkehr,
- neue Organisationsformen, die eine effiziente Nutzung von Verkehrsmitteln und Infrastrukturen ermöglichen,
- die Entwicklung ökologisch optimierter Fahrzeuge.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb auf, Effizienzziele im Verkehr im Rahmen des folgenden Politikkonzeptes zu verfolgen:

1. Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern herstellen

Der Wettbewerb der Verkehrsträger ist seit langem eklatant zu Lasten der Schiene verzerrt. Darunter leidet erheblich die Attraktivität der seit Jahrzehnten vernachlässigten Eisenbahn, die deshalb für viele potentielle Fahrgäste keine Alternative zu Auto oder Flugzeug darstellt: Mit einem Oldtimer kann man nicht erfolgreich an einem Formel-1-Rennen teilnehmen. Die Bundesregierung hat seit Jahren ihre Hausaufgaben nicht gemacht, denn die Herstellung eines fairen Wettbewerbs war eine der zentralen und sogar im Allgemeinen Eisenbahngesetz festgeschriebenen Voraussetzungen für die Bahnreform. Die Eisenbahn wird vor allem

- durch viel zu hohe Trassenpreise (Schienenbenutzungsgebühren),
- durch Benachteiligung beim Trassenzugang in der EU,
- bei der Mineralölsteuer (die Schiene ist dort schlechter gestellt als Straße, Flugzeug und Schiff),
- bei der Nichteinhaltung von Tempo- und Sicherheitsvorschriften im Lkw-Bereich und

- durch die Nichtanlastung der Unfall- sowie Umweltkosten im Straßenverkehr

benachteiligt. Diese Benachteiligungen können nur durch umfangreiche Strukturveränderungen und durch eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer behoben werden.

2. Die Bahn zu einer bürgernahen Flächenbahn ausbauen. Den öffentlichen Verkehr optimieren

Seit Mitte der dreißiger Jahre wurde die Bahn systematisch von der Politik vernachlässigt. Erst durch die Bahnreform wurde diese Entwicklung aufgehalten, eine echte Trendwende zugunsten der Bahn ist jedoch nicht in Sicht. Um einen attraktiven und effizienten Betrieb zu gewährleisten, sind die Züge und Busse untereinander und miteinander optimal zu vertakten. In dünner besiedelten Räumen und zur Feinverteilung treten attraktive, angebotsorientierte Bussysteme und flexible Systeme hinzu. Zahlreiche Beispiele zeigen inzwischen, daß eine derartige Verkehrsorganisation funktionieren kann:

- In kleineren Städten wie Eichstätt, Lemgo, Bad Salzuflen und Lindau gibt es moderne, attraktive Stadtbussysteme.
- Im Raum Freiburg ist auch das Land hervorragend an den öffentlichen Verkehr angebunden.
- Im Münsterland gibt es ein fast flächendeckendes Netz mit Schnellbussen, Regiobussen, Stadtbussen, Nachtbussen und Anrufsammeltaxis.
- Die Karlsruher Stadtbahn fährt weit hinaus ins Umland und erreicht eine stetig wachsende Zahl von Fahrgästen.
- Im Vogtland (Sachsen) hat der Ausbau der Bahnstrecken und der Einsatz moderner Triebwagen in kurzer Zeit die Zahl der Fahrgäste verdreifacht.
- Im Nachbarland Schweiz wird sogar dreimal so viel Zug und Bus gefahren wie bei uns.

Um diesen Weg zu gehen, brauchen wir den Bau neuer Gleise und die Modernisierung und Instandsetzung der vorhandenen Gleise. Darüber hinaus ist eine Fortführung der Bahnreform notwendig („Zweite Bahnreform"): mit Hilfe einer Infrastruktur-GmbH soll der Staat die Verantwortung für das Schienennetz analog zum Straßennetz übernehmen. Gleichzeitig wird die Bewirtschaftung des Netzes ausgeschrieben, um dessen Kosten zu senken. Teilnetze und Teilstrecken werden mit den entsprechenden Finanzmitteln an die Länder übertragen.

3. Den Bundesverkehrswegeplan durch eine Integrierte Verkehrsplanung ablösen

Der derzeitige Bundesverkehrswegeplan addiert lediglich die Begehrlichkeiten der regionalen Ausbauplanungen. Bei der Auswahl der Projekte (Gesamtvolumen bis 2012 = 538 Mrd. DM) unterbleiben Netzbetrachtungen. Der derzeitige Bundesverkehrswegeplan ist zu 20 % unterfinanziert. Zahlreiche Projek-

te stehen seit Jahrzehnten in der Planung, ohne erneut auf ihre Notwendigkeit überprüft zu werden. Auch der Bundesrechnungshof hat eine stärkere Prioritätensetzung angemahnt. Wir brauchen eine Infrastrukturplanung, die alle Projekte von Beginn an unter Netzgesichtspunkten auswählt und mit den Zielen der Raumordnung, den finanziellen Möglichkeiten des Staates und den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes abstimmt. Die Nutzen-Kosten-Analysen sind entsprechend zu überarbeiten. Notwendig ist eine integrierte Verkehrsplanung, die die unterschiedlichsten Handlungsebenen wie Siedlungs- und Raumplanung, Umwelt-, Technologie-, Wirtschafts-, Steuer- und Europapolitik umfaßt und dabei folgende Ziele im Auge behält:

- Mobilität sichern – nicht Verkehrsaufwand erhöhen. Dabei muß die Mobilität auch für die Hälfte der Bevölkerung gewährleistet sein, die nicht ständig über ein Auto verfügt oder, wie z. B. Kinder, völlig andere Mobilitätsbedürfnisse hat.
- Reduktion aller Emissionen (insbes. Ruß, Benzol, CO_2, Ozon-Vorläufersubstanzen, Lärm);
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

4. Fahrzeuge und Infrastrukturen besser nutzen

a) Konsequenter Einsatz von Telekommunikation und Informatik

In die Beschleunigung und Komfortsteigerung des Autoverkehrs mit Hilfe von Telematik wird bereits erheblich investiert. Die Systeme könne zwar einen Beitrag zum Abbau einzelner Staus, zur Effizienzsteigerung und zur Umweltschonung leisten, jedoch tauchen oft an anderen Stellen im Verkehrssystem wieder neue Engpässe auf. Es kommt zu Verlagerungseffekten auf Bundes- und Landesstraßen, Ortsdurchfahrten oder Wohnstraßen. Die Informationsüberflutung durch unterschiedlichste Leitsysteme, Hinweistafeln und Schilder führt außerdem dazu, daß die Unfallgefahr steigt. Aus diesen Gründen ist der Einsatz telematischer Techniken im motorisierten Individualverkehr nur zu begrüßen, wenn er in ein Konzept zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr eingebunden ist.

Bei der Weiterentwicklung telematischer Instrumente ist deshalb der Schwerpunkt auf die diejenigen Verkehrsmittel Bus und Bahn zu legen, die die höchsten Effizienzpotentiale bergen.

- Die Kapazitäten im Schienenverkehr können mit intelligenter Technik (z. B. CIR-ELKE – Computer Integrated Railroading) besser genutzt werden.
- Busse und Bahnen müssen nicht im Stau stehen. Ampelvorrangschaltungen, Busspuren, Busschleusen und Pförtnerampeln sorgen für Kundenfreundlichkeit und Attraktivität.

- Telematische Systeme können einen wirkungsvollen Beitrag zur Verbesserung der Kundeninformation leisten.
- Große Chancen bieten sich auch im Güterverkehr, z. B. durch lückenlose Frachtüberwachungssysteme, Schnittstellenoptimierung, Dispositionssysteme zur Verminderung von Leer- und Umwegfahrten. Mit Hilfe der Telematik läßt sich auch die Binnenschiffahrt optimieren (Vermeidung von Begegnungsverkehren in Kurven).
- Eine besondere Bedeutung werden telematische Techniken bei der in Zukunft notwendigen Erhebung einer Schwerverkehrsabgabe für den Lkw-Verkehr gewinnen.

b) Tempolimits als Voraussetzung für eine Steuerung und Effizienzsteigerung des Straßenverkehrs

Zur Steuerung des Autoverkehrs bieten sich Tempolimits und elektronische Systeme zur Abstandskontrolle an, insbesondere auf überlasteten Streckenabschnitten. Alle Erfahrungen zeigen, daß durch derartige Maßnahmen der Verkehrsfluß homogener, das Fahrverhalten weniger hektisch und aggressiv wird. Außerdem werden aufgrund der geringen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugen die Kapazitäten der Straßen besser genutzt. Eine grundsätzliches Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h innerorts als Regelgeschwindigkeit brächte außerdem weitere Gewinne:

- Es würde zur Halbierung des verkehrsbedingten Lärms führen.
- Die Schadstoffemissionen könnten weiter vermindert werden.
- Es würde einen spürbaren Beitrag zur Senkung des Mineralölverbrauchs und zur Senkung der CO_2-Emissionen leisten.
- Insgesamt wären ca. 2 000 Verkehrstote und ca. 28 000 Schwerverletzte weniger zu erwarten.

Besonders positiv sind die Erfahrungen mit der Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften (Modellfall in Europa = Graz). Allein durch diese Maßnahme könnte die Hälfte der tödlichen Kinderunfälle vermieden werden.

c) Bessere Fahrzeugauslastung

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, Pkw besser auszulasten. Der bedeutendste Ansatz sind die Car-sharing-Initiativen, da bei ihnen auch umweltpolitische Ziele mit einfließen. Die Mitglieder benutzen in der Regel die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und greifen auf eines der gemeinsamen Fahrzeuge nur zurück, wenn es unbedingt erfor-

derlich ist. Die Initiativen leisten einen Beitrag zur Vermeidung von Umweltbelastungen und zur Entlastung der Innenstädte. Das Marktpotential für Car-sharing wird auf 2,45 Millionen Menschen geschätzt. Bei Ausschöpfung aller derzeit bekannten Potentiale wären 1,2 Millionen Pkw weniger auf unseren Straßen zu erwarten. Die Politik ist gefordert, Car-sharing-Initiativen endlich angemessen zu unterstützen, insbesondere durch Vorrangregelungen in der Straßenverkehrsordnung (z. B. Privilegien bei Stellplätzen).

5. Die Entwicklung ökologisch effizienter Fahrzeuge vorantreiben

Zur Effizienzsteigerung des Verkehrs sind neue Fahrzeugkonzepte erforderlich. Da alternative Antriebe noch weitgehend im Entwicklungsstadium sind, bieten die derzeit gängigen hubraumstarken Motoren z. Z. die größten Potentiale. Diese werden meist im unteren Teillastbereich betrieben und nutzen dabei weniger als 50 % des Kraftstoffs. Deshalb muß die Markteinführung verbrauchsarmer Fahrzeuge von der Politik durch die Setzung entsprechender Rahmenbedingungen energisch vorangetrieben werden. Eine Studie des Wuppertal-Instituts zeigt, daß z. Z. keines der derzeit auf dem Markt angebotenen Modelle wirklich die Anforderung an ein 3-l-Auto erfüllt. Ihre Markteinführung wurde bereits angekündigt, die grundsätzliche Realisierbarkeit von 3-l-Konzepten wurde von Greenpeace nachgewiesen. Es ist jedoch auf folgende Aspekte zu achten:

- Autos mit geringem Spritverbrauch dürfen nicht als Zusatzangebot zu der bisherigen Flotte verstanden werden. Dies würde auf Dauer nur zu geringen Senkungen des Flottenverbauchs führen. Notwendig sind durchgreifende Effizienzgewinne bei allen Fahrzeugtypen.
- Eine Verbesserung der Verbrauchswerte darf nicht mit einer Verschlechterung der ökologischen Gesamtbilanz erkauft werden.
- Auch der öffentliche Verkehr braucht effizientere Fahrzeuge. Die Energiebilanz der Fernzüge muß spürbar verbessert werden. Der verstärkte Einsatz moderner Leichttriebwagen ist sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr voranzutreiben.

Bonn, den 6. Mai 1998

Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333